

Att söka tillstånd



Vi som bedriver trafik med egna fordon på egna spår bedriver en tillståndspliktig verksamhet.

För sådan verksamhet krävs

- Tillstånd för infrastruktur
- Tillstånd för trafiken.

Det finns givetvis undantag men bedriver vi en verksamhet där vi tar med besökare som passagerare på fordonen så bedriver vi en tillståndspliktig verksamhet.

Vi är ett gäng som vill utveckla vårt intresse och bli en museijärnväg.

Sättet att börja blir olika utifrån vad man har, utgår här ifrån att man har tillgång till en banvall med spår som kan bedömas som järnväg, diverse rullande materiel som någon gång använts samt ett gäng intresserade.

- Vilken typ av järnvägsverksamhet tänker ni bedriva eller har den redan bedrivits men i annan form?
- Hur många aktiva finns idag och hur många går det att rekrytera tex bland bofasta, stugägare, pensionärer eller ungdomar?
- Vilken kunskap finns?
- Vilka möjliga inkomster finns?
 - Finns det rörlig turism i området (stugägare är bra men de åker en gång per år, typ)?
 - Ligger platsen nära storstad?
 - Går linjen mellan två intressanta platser och är det möjligt att hålla den linjen öppen?
 - Ingår spåret i något redan etablerat industriminnesmärke?
 - Finns det någon tänkbar sponsor?

När man gått igenom detta och funnit att projektet är möjligt och passagerare finns så vidtar nästa steg, hur går vi vidare?

Vadå, vi tänker köra enligt "Tivoliförordningen"...



Att bedriva verksamheten som på ett nöjesfält undantar dig inte från ansvar:

- Fordon och spår måste besiktigas av en ackrediterad organisation. De tar betalt och du måste rätta sig efter deras beslut.
- Kompetensen på personalen måste säkerställas och verifieras. Vem gör det och vad kostar det?
- Givetvis måste du ha en ansvarsförsäkring mot 3:e man. Det är dyrt.
- Alla andra regler för ånglok, arbetsmiljö, miljö etc. måste också beaktas

Om jag inte är med i MRO så blir det billigare...



MRO erbjuder

- Stöd med tillståndsprocessen
- Har du sedan tillstånd så har du visat att du kan hantera din egenkontroll själv av:
 - Spår=infrastruktur
 - Rullande materiel
 - Personal i säkerhetstjänst
- En ansvarsförsäkring som vi delar på till en mycket rimlig kostnad
- Alla andra regler för ånglok, arbetsmiljö, miljö etc. gäller givetvis men inom MRO hjälps vi åt att finna vägar att hantera dessa regler på bästa sätt.

Vad börjar vi?

1. Bilda en ideell förening eller annan juridisk person om det inte redan är gjort samt ha planer för er kommande verksamhet.
2. Söka medlemskap i MRO som associerad medlem.
3. Få din anläggning godkänd som järnvägsanläggning om den inte redan är klassad som järnvägsanläggning.
 - a. MRO kan vara behjälplig med den besiktning som krävs. Det innebär att vi hjälper er att intyga att er anläggning är en järnväg.
 - b. Detta baseras inte på den dokumentation som senare behövs.
4. Ansöka hos TS om att få betraktas som museiorganisation i avgiftshänseende.
 - a. Detta behövs för att ni skall bli befriade från de avgifter som kommersiella anläggningar behöver betala.
 - b. Nu måste ni ha planerat er verksamhet och de aktiviteter ni avser att utföra eftersom ni skall redogöra för detta.
 - c. Ni skall styrka att ni bedriver kulturhistorisk verksamhet på järnväg eller spårväg, saknar vinstsyfte samt inte bedriver trafik i mer än begränsad omfattning
 - d. Blankett finns att ladda ner hos TS: [Ansökan om att få betraktas som museiorganisation \(transportstyrelsen.se\)](https://transportstyrelsen.se)
 - e. När ni fått ja på denna ansökan så går ni vidare.

Och varför är det så viktigt att betraktas som museiorganisation?

I TSFS 2016:105 inkl ändringar (finns konsoliderad version på TS hemsida) så framgår följande:

3 kap. Definitioner och avgiftsbefrielse

2 § En museiorganisation är befriad från avgifter enligt 4 kap. 1–7 och 11–13 §§, 5 kap. 1–6 §§ samt 7 kap. Om nedsättning av avgifter för en sådan organisation finns bestämmelser i 6 kap. 3 §. Frågan om en verksamhet är att anse som en museiorganisation prövas när tillsynsobjektet eller organisationen har gjort en anmälan om detta till Transportstyrelsen. (TSFS 2019:125)

Men för att få denna avgiftsbefrielse så måste föreningen ha ansökt om, och fått beviljat, "Ansökan om att få betraktas som museiorganisation i avgiftshänseende". Denna ansökan återfinns på TS hemsida: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/till-dig-i-branschen/Museiorganisationer/>

Avgiftsbefrielsen omfattar:

Om organisationen får betraktas som museiorganisation innebär det att organisationen blir befriad från avgifter för tillsyn.

Organisationen blir även befriad från ansökningsavgifter för

- *licens, säkerhetsintyg del A och del B, särskilt tillstånd och auktorisation*
- *tillstånd för drift av spårtrafik (trafikutövning)*
- *säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare*
- *tillstånd för drift av spåranläggningar (spårinnehav) eller särskild trafikledningsverksamhet*
- *godkännande av trafikplatsnamn för järnväg*

Nästa steg är ansökan av tillstånden

Tillstånd som infrastrukturförvaltare

1. Här är det just nu en smula komplicerat. Det fjärde järnvägspaketet har trätt ikraft men Sverige ligger efter med den nationella lagstiftningen. Detta innebär (?) följande i korthet 2021:
 - a) **Säkerhetstillstånd:** Ni ska söka ett gemensamt säkerhetsintyg om ni omfattas av järnvägssäkerhetslagen. Ni omfattas av järnvägssäkerhetslagen som infrastrukturförvaltare om ni inte går under följande undantag. ni förvaltar och driver endast (*har uteslutit alla alternativ som inte är relevanta för oss*):
 - i. järnvägsnät som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.
 - b) **Nationellt infrastrukturillstånd** (kan sökas under 2022): Ni ska söka ett Nationellt infrastrukturillstånd om ni endast driver och förvaltar:
 - a) järnvägsnät som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.
2. Omprövning av säkerhetstillstånd (För de som redan har infrastrukturillstånd)
 - a) Säkerhetstillstånd som annars skulle ha omprövats mellan 1 september 2020 och 30 juni 2021 förlängs med tio månader.

För att söka Säkerhetstillstånd behöver man:

1. Ha ett säkerhetsstyrningssystem som är anpassat för den verksamhet man avser bedriva
 - Detta innebär att linjen och dessa trafikplatser skall vara definierade liksom den verksamhet man avser bedriva.
2. Uppfylla de TSD:er som gäller för dig. (*Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet*).
 - Förmodligen inga men det skall visas.
3. Uppfylla kraven i säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter.
 - Kan vara knepigt att reda ut.
4. Uppfyller kraven i de nationella regler som är relevanta för dig.
5. Ha ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.
6. Att man har besiktat sin infrastruktur och kan styrka det med ett besiktningsprotokoll.
 - Att anläggningen är besiktad utifrån regler som är relevanta för den aktuella verksamheten.

När ska jag uppdatera mitt Nationellt infrastrukturtillstånd tillstånd?

1. Giltighetstiden på ett säkerhetstillstånd är 5 år. Tillståndet måste förnyas innan giltighetstiden gått ut för att järnvägsverksamheten ska få fortsätta.
2. Om du gör väsentliga förändringar i verksamheten ska detta anmälas till Transportstyrelsen. Även detta kan leda till att tillståndet uppdateras.

För att söka Nationellt infrastrukturtilstånd behöver man *(vänta till 2022 och)*:

1. Ha ett säkerhetsstyrningssystem som är anpassat för den verksamhet man avser bedriva
 - Detta innebär att linjen och dessa trafikplatser skall vara definierade liksom den verksamhet man avser bedriva.
2. Vilka riskkontrollåtgärder man utför
 - De skall självklart vara anpassade till verksamheten.
3. Att man uppfyller krav på material och personal.
 - Att man har kompetens och utrustning att underhålla sin anläggning
4. Att man har ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.
5. Att man har besiktat sin infrastruktur och kan styrka det med ett besiktningsprotokoll.
 - Att anläggningen är besiktad utifrån regler som är relevanta för den aktuella verksamheten.

När ska jag uppdatera mitt Nationellt infrastrukturtilstånd tillstånd?

1. Om du gör väsentliga förändringar i verksamheten ska detta anmälas till Transportstyrelsen. Detta kan leda till att tillståndet uppdateras.
2. Några periodiska uppdatering av tillståndet görs inte.

Det innebär att det nationella infrastrukturtilståndet känns som ett mer intressant alternativ att söka även om det dröjer till 2022 enligt TS hemsida.

Förutom tillstånd för infrastruktur skall man ha tillstånd för trafiken!

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd, texten är rätt kortfattad och vi väljer därför att gå igenom den:

Transportstyrelsens föreskrifter om nationellt trafiksäkerhetstillstånd;

beslutade den 8 juni 2015.

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 1 kap. 2 § och 2 kap. 1 § järnvägsförordningen (2004:526).

Tillämpningsområde och definitioner

1 § Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser enligt 2 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519) för järnvägsföretag med nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 kap. 4 § samma lag.

Bestämmelser för järnvägsföretag med tillstånd enligt 3 kap. 4 § 2 järnvägslagen finns i 3, 4, 9 och 10 §§.

Bestämmelser för järnvägsföretag med tillstånd enligt 3 kap. 4

TS

Utk

1...

funktionskontroll

internrevision

riskhantering

underhåll

ett säkerställande av trafiksäkerhetsfunktioner, i anslutning till fordonets tillbehörets dagliga användande

en systematisk undersökning för att avhetspåverkande aktiviteter och tillhöverensstämmer med vad som planaktiviteterna genomförts på ett effektlämpliga för att nå målen

systematisk användning av strategier, metoder för att analysera, utvärdera risker

samtliga åtgärder under ett järnvägsforsäkerhetstillbehörs livscykel avsedda att i, eller återställa det till, ett sådant tillstånd utföra nödvändiga funktioner som har

Säkerhetsstyrningssystem för järnvägsföretag som en persontrafik eller museitrafik

Grundläggande krav på säkerhetsstyrningssystemet

5 § Genom säkerhetsstyrningssystemet ska de risker som ger upphov till kunna hanteras på ett betryggande sätt. De risker hos anlitade entreprenörer.

Genom säkerhetsstyrningssystemet ska gemensamma risker för järnvägsföretag som verkar på samma järnvägsnät och med förvaltaren för järnvägsnätet kunna hanteras på ett betryggande sätt.

Säkerhetsstyrningssystemet ska visa hur ledningens korrekta nivåer säkerställs.

6 § Säkerhetsstyrningssystemet ska vara grundat på en såväl som denna ska vara beslutad av järnvägsföretagets verkställande. Säkerhetspolicyn ska vara väl känd av berörd personal.

Säkerhetsstyrningssystemets omfattning

8 § Ett säkerhetsstyrningssystem ska bestå minst av följande

1. En beskrivning av hur ansvar, arbetsuppgifter och beförordnande fördelade för dem som leder, utför eller kontrollerar arbetet för trafiksäkerheten, samt hur dessa ska samråda och samarbeta.

2. Förfaranden som säkerställer att de som utför arbetet har betydelse för trafiksäkerheten är lämpliga med hänsyn till hälsosamma personliga förhållanden samt har rätt kompetens för sina uppgifter.

3. Förfaranden som säkerställer att representanter för berörda involveras i planeringen och utvecklingen av trafiksäkerhetsarbete.

4. Förfaranden för riskhantering vid ändringar i verksamhet som verkar trafiksäkerheten.

5. Förfaranden som säkerställer att nationella bestämmelser och beslutsbeslut som gäller för organisationen identifieras och följs.

6. Förfaranden som säkerställer att olyckor, tillbud och andra händelser identifieras, rapporteras, dokumenteras, utreds och analyseras och byggande åtgärder vidtas.

7. Förfaranden för nödsituationer vilka samordnats med berörda myndigheter, ska anges i beredskapsplaner.

8. Förfaranden som säkerställer att information som rör trafiksäkerheten dokumenteras, arkiveras och kontrolleras samt förmedlas till berörda myndigheter.

10. Bestämmelser om återkommande internrevision av styringssystemet.

Övriga säkerhetsbestämmelser

9 § Järnvägsföretagets övriga säkerhetsbestämmelser ska omfa

1. driften på de järnvägsnät som ska trafikeras,
2. hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arb av betydelse för trafiksäkerheten för de järnvägsnät som ska trafi
3. kompetenskrav och utbildning för personal med arbetsv betydelse för trafiksäkerheten för de järnvägsnät som ska trafiker
4. säkerhetsbesiktning, funktionskontroll och underhåll av fo järnvägsnät som ska trafikeras.

Dokumentation

Och så var det ett par saker till...:

Skall vi registrera våra fordon när vi söker tillstånden?

Angående registrering och märkning av fordon så säger TSFS 2014:47 så här:

- Registrering av järnvägsfordon ska ske, enligt TSFS 2014:47 §§ 5-7.
 - Angående undantag för märkning så är undantaget följande:
 - ***Undantag från krav på märkning av järnvägsfordon***
 - ***9 § Bestämmelserna om märkning i 2 kap. 22 § järnvägslagen (2004:519) och i dessa föreskrifter gäller inte för museijärnvägsfordon eller fordon som är avsedda att användas uteslutande på lokala eller regionala järnvägsnät som är fristående, förutom vad avser märkning med europeiskt fordonsnummer invändigt i förarhytt.***

Slutsats: Registrering skall ske men märkning behöver enbart ske invändigt i hytten (ej på utsidan av fordonet). Undantaget innebär alltså också att enbart fordon med förarhytt behöver märkas invändigt, inte vagnar som saknar förarhytt.

Alla fordon behöver inte godkännas & registreras av TS om:

TSFS 2010:116

4 § Godkännande behövs inte för järnvägsfordon som framförs i högst 20 kilometer i timmen och som inte nyttjas för transport av resande, om Järnvägsfordonet

1. används inom ett A-skyddsområde, (*där övrig trafik stängts av*)
2. används inom ett område där övrig trafik enbart bedrivs som rörelseformen siktrörelse,
3. inte har spårgående hjul med betydelse för framdrivning eller bromsning, eller
4. bogseras.

Detta innebär att kör man på sikt så behöver fordon som ej används för passagerare inte godkännas/registreras förutsatt att Sth är 20 km/h.

Alla fordon som används för passagerare, såväl lok som vagnar omfattas dock.

Och så var det “stationerna” dvs trafikplatserna som skall ha namn:

Vad gäller trafikplatsnamn så hittar vi det i TSFS 2018:26. Där står (bland annat):

Fastställande av trafikplatsnamn

3 § En trafikplats namn och signatur ska fastställas innan trafikplatsen inrättas.

Krav på ansökan om nytt eller ändrat trafikplatsnamn

4 § Infrastrukturförvaltaren ska ansöka om nytt eller ändrat trafikplatsnamn hos Transportstyrelsen. Ansökan ska göras på det sätt som Transportstyrelsen har fastställt, senast fyra månader innan trafikplatsnamnet ska tas i bruk. Ansökan ska innehålla en karta över området för trafikplatsen samt förslag på namn och signatur. Trafikplatsens läge ska anges enligt infrastrukturförvaltarens längdmätningssystem samt med koordinater i formatet SWEREF 99 TM.

Slutsats: Trafikplatsnamn vid museibanor behandlas som trafikplatsnamn vilken bana som helst, inga särregler gäller för oss.

Detta innebär att man skall:

1. Anpassa munnen efter matsäcken, börja med något som man har resurser att hantera.
2. Upprätta ett säkerhetstyrningssystem som inte är mer komplext än det måste vara och vad man klarar av:
 - Tydligt och enkelt säkerhetstyrningssystem som skapats utifrån myndighetskrav och egna förutsättningar.
 - Körning på sikt och inget signalsystem
 - Entågstrafik
 - Låg hastighet
 - Begränsat antal funktioner i säkerhetstjänst, inte fler än vad som absolut behövs.
3. Tänka på vad som är viktigt för att få in de monetära resurser som behövs för att kunna vidmakthålla och utveckla verksamheten.
 - Varifrån kommer intäkterna?
 - Betalar passagerare mera för en längre resa eller räcker typ 30 min?
 - Vad är viktigt för de sponsorer som finns?

Ett exempel, BÖSJ

Föreningen Böda Skogsjärnväg

Organisation och säkerhet.

1. Dokumentförteckning.....	BOSJ0001
2. Organisation och stadgar.....	BOSJ0003
3. Blankett styrelse och funktionärer.....	BOSJ0021
4. Trafiksäkerhetsinstruktion, BÖSJ TRI.....	BOSJ0002
5. Lagar och förordningar som berör BÖSJ verksamhet.....	BOSJ0045
6. Informations- och samverkanssystem.....	BOSJ0015
7. Säkerhetspolicy.....	BOSJ0032
8. Riskbedömning och riskanalys.....	BOSJ0046
9. Olyckor och tillbud.....	BOSJ0007
10. Hantering av olyckor och tillbud.....	BOSJ0008
11. Dokumentstyrning.....	BOSJ0031
12. Ordertavla.....	BOSJ0042
13. Internkontroll.....	BOSJ0016
14. Attesträtt och beloppsgränser för köp.....	BOSJ0038
15. BÖSJ och GDPR.....	BOSJ0054

Hälsokrav, hantering av alkohol och drogrelaterade frågor.

16. Hälsoundersökning av personal i säkerhetstjänst.....
 - a. halsodeklaration-ovrig-personal-i-sparbunden-trafik-tsj7015-2019-01-01
 - b. lakarutlatande-ovrig-personal-i-sparbunden-trafik-tsj7020-2019-01-01
17. Blankett operativ personal.....
18. Godkänd personal i säkerhetstjänst
19. Kompetens godkänd enl. BOSJ0005, 4.1 (övergångsbestämmelse 2013).....
20. Blankett personal klar för säkerhetstjänst vad avser hälsa och kunskaper.....

Kompetenskrav, utbildning och arbetsbeskrivning.

21. Kompetens och utbildning.....
22. Grundkurs lokförare Böda Skogsjärnväg
23. Utbildningsblock typutbildning diesellok.....
24. Utbildningsblock typutbildning ånglok
25. Besiktningsman BÖSJ Fordon.....
26. Besiktningsman BÖSJ infrastruktur
27. Blankett för Utbildningsbevis.....
28. Tjänstgöringstider och arbetsbeskrivning
29. Dokument lokförare

Rullande materiel.

- 34. Fordonsförteckning
- 35. Bestämmelser fordonskombinationer och lastning
- 36. Regler om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon
- 37. Besiktning av Fordon
- 38. Blankett översyn av lok
- 39. Blankett översyn av vagnar
- 40. Toleranstabell hjul.....
- 41. Sammanställning av översyn/besiktning rullande materiel.....
- 42. Rött skadeanslag för fordon.....
- 43. Orange skadeanslag för fordon
- 44. Grönt skadeanslag för fordon
- 45. Instruktion JW20
- 46. Instruktion Simplex
- 47. Instruktion DEUTZ "Dragos" (tysk version finns).....
- 48. Instruktion "Mormor".....
- 49. Instruktion "Karolina"
- 50. Smörjmedelsförteckning.....

Infrastruktur.

Fordonsförteckning

Lok

Transportstyrelsen Fordonsg.		BÖSJ Fordonsg. & namn		BÖSJ Tekniska data för ford			
Fordonsnummer	Ktrlnr	Nr	Namn	Axlar	Vikt (ton)	Tillverkare	Lokty
90 740 002 001	8	1	Mormor	4	8	L. Zobel	Ånglo
90 740 002 002	6	2	Karolina	2	5,5	O&K	Ånglo
92 740 002 003	2	3	Simplex	2	7,5	Simplex	32/42
92 740 002 004	0	4	Dragos	2	10	KHD	55 hk
92 740 002 005	7	5	Otterbäcken	2	3,8	Jenbacher Werke	JW20
92 740 002 006	5	6	Sandviken	2	3,8	Jenbacher Werke	JW20
92 740 002 007	3	7	Stockholm	2	3,8	Jenbacher Werke	JW20

Passagerarvagnar

Transportstyrelsen Fordonsg.		BÖSJ Fordonsg. & namn		BÖSJ Tekniska data för ford		
Fordonsnummer	Ktrlnr	Nr	Namn	Axlar	Vagn	Anmärknin
50 743 829 001	1	1	Manskaps- vagnen	2	Täckt vagn	O&K tru
50 743 829 002	9	2	Kunga- vagnen	-	Sommarvagn	Flak so timmer
50 743 829 003	7	3	Harald	4	Sommarvagn	Feldbah
50 743 829 004	5	4	Plåtvagnen	4	Sommarvagn	Feldba
50 743 829 005	2	5	Nisse	4	Sommarvagn	Feldba

Sammanfattning:

- 1. Tillstånd för infrastruktur behövs**
- 2. Nationellt trafiksäkerhetstillstånd behövs**
- 3. Trafikplatser skall registreras**
- 4. Rullande materiel skall registreras**

Ett slutord: Glöm inte att ni skall vidmakthålla och vid behov uppdatera ert säkerhetsstyrningssystem år efter år och alla berörda i verksamheten ska ha kunskap om systemet, sina ansvarsområden, arbetsuppgifter och vilka regler som gäller.



Frågor?



Tack för att du deltog.
Hoppas vi lärt ut något?